



УДК 911.3 (571)

DOI <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2018.26.37>

Иркутская область в концепции «Экономический пояс Шёлкового пути» и проекте «Новый Ангарстрой»*

А. Н. Фартышев

Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, г. Иркутск

Аннотация. Анализируются современное состояние, потенциальные выгоды и возможности встраивания Иркутской области в концепцию «Экономический пояс Шёлкового пути». Выявлено, что Иркутская область на данный момент имеет слабое отношение к этому проекту, но имеет перспективы увеличения товарооборота с близлежащими странами. Рост пропускной способности транспортных путей и строительство новых магистралей может усилить экспортно-ресурсную роль Иркутской области, увеличить объёмы вырубki леса и вывоза необработанного сырья в Китай, особенно если не будет осуществлено масштабных вложений в промышленное производство. Доказывается, что реализация концепции «Экономический пояс Шёлкового пути» будет эффективна в сочетании с проектом «Новый Ангарстрой», который предполагает создание в Иркутской области мощной металлургической промышленности, предприятий металлообработки и машиностроения, использующих неразработанные ресурсы зоны Байкало-Амурской магистрали. Для полноценного развития северных районов Иркутской области в проект транспортного коридора «Китай – Монголия – Россия», одной из составляющей концепции «Экономический пояс Шёлкового пути», должна быть внедрена железнодорожная ветка Могзон – Новый Уоян, которая свяжет зону БАМа с Китаем, существенно сократив расстояние перевозок экспортной готовой продукции. Созданный в рамках этой концепции Фонд Шёлкового пути может быть эффективно использован для экономического развития Иркутской области, предоставляя инвестиции в инфраструктуру и предприятия, окупаемые в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Ключевые слова: «Новый Ангарстрой», транспортный коридор, экономическое развитие Сибири, БАМ, Фонд Шёлкового пути, региональное развитие, геоэкономика, российско-китайские отношения.

Для цитирования: Фартышев А. Н. Иркутская область в концепции «Экономический пояс Шёлкового пути» и проекте «Новый Ангарстрой» // Известия Иркутского государственного университета. Серия Политология. Религиоведение. 2018. Т. 26. С. 37–45. <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2018.26.37>

«Экономический пояс Шёлкового пути» (ЭПШП) (другое название «Один пояс – один путь») – концепция развития евразийского пространства, анонсированная Си Цзиньпином в 2013 г. [5], определяет сегодня политику Китая. Она предполагает строительство транспортной инфраструктуры из Китая в Европу (а также к портам Ирана и Пакистана) и активизацию инте-

* Работа выполнена при финансовой поддержке проекта РФФИ и правительства Иркутской области №17-410-380002 «Иркутская область как узел интеграции экономик России и Китая: формирование взаимовыгодного разделения труда».

грационных процессов на евразийском пространстве. Роль России в этой концепции оказывается спорной: несмотря на то что транспортные коридоры, определённые в ЭПШП, в основном обходят стороной большую часть территории России, российское правительство всё же оценивает концепцию ЭПШП как выгодную и ищет возможности для как можно большего встраивания в неё. Формат международного сотрудничества меняется не только для центра, но и для российских регионов, которые получают выгоды от сжатия пространства вследствие развития внутриконтинентальной инфраструктуры и в то же время сталкиваются с недостатками из-за усиления конкуренции за рынки сбыта и попыток захвата центральноазиатского рынка китайскими товарами. Для Иркутской области это актуально в особой степени по двум причинам: во-первых, она занимает транзитное положение на единственной существующей на данный момент железнодорожной магистрали, связывающей Китай с Европой, а во-вторых, имеет ультраконтинентальное положение, из-за чего транспортные издержки для вывоза продукции местного производства на мировой рынок чрезвычайно высоки [3]. Цель данной статьи – выявить перспективы и возможности встраивания Иркутской области в концепцию «Экономический пояс Шёлкового пути» как один из потенциальных узлов интеграции экономик России и Китая [9] и определить возможности сочетания ЭПШП и проекта «Новый Ангарстрой».

Согласно программному документу, раскрывающему суть концепции ЭПШП [12], она предполагает взаимовыгодное сотрудничество между странами на основе пяти пунктов: политической координации, взаимосвязи инфраструктуры, бесперебойной торговли, свободного передвижения капитала и укрепления близости между народами. Три важных маршрута Шёлкового пути, представленных в документе, обходят Иркутскую область стороной, пролекая южнее Сибири, поэтому появление конкурентов Транссибирской магистрали отрицательно скажется на положении российских регионов, расположенных вдоль неё. Однако необходимо понимать, что грузопоток может быть настолько велик, что противопоставлять Транссиб и Шёлковый путь будет нецелесообразно, а следует уже сейчас разрабатывать схемы оптимального взаимодействия сухопутных транспортных коридоров. В данном документе Иркутская область фигурирует только в трёх пунктах, предполагающих:

- 1) увеличение транспортной связанности с провинцией Хэйлуцзян;
- 2) создание евразийского высокоскоростного транспортного коридора (ВСМ) «Москва – Пекин» по маршруту Транссибирской магистрали;
- 3) создание экономического коридора «Китай – Монголия – Россия».

Первый пункт связан с реконструкцией существующей железнодорожной магистрали Карымская – Забайкальск. Результат реализации второго пункта вызовет высокую конкуренцию с южным маршрутом ВСМ, прокладываемым через г. Урумчи (хотя существует проработка также и строительства ВСМ из Китая через территорию Монголии до Улан-Удэ [2]). Наибольший интерес представляет третий пункт. В программе создания экономического коридора «Китай – Монголия – Россия», подписанной в

июне 2016 г. в столице Таджикистана Душанбе Председателем КНР Си Цзиньпином, Президентом РФ Владимиром Путиным и Президентом Монголии Цахиагийн Элбэгдоржем, отражено несколько маршрутов новых и реконструируемых старых транспортных веток (отмечены на рис. 2) [13]. Выгодность их сооружения только планируется изучить, но реализация этих планов возможна только при должном технико-экономическом обосновании. В документе нет указания на сроки выполнения работ, поэтому пока он носит декларативный характер и обоснование строительства или реконструкции данных маршрутов составляет задачу отечественной экономико-географической науки.

Иркутская область, согласно сведениям Федеральной таможенной службы, на данный момент обладает ярко выраженной специализацией по экспорту продукции лесной и целлюлозной промышленности и минерального топлива в Китай и алюминия в развитые страны (рис. 1).

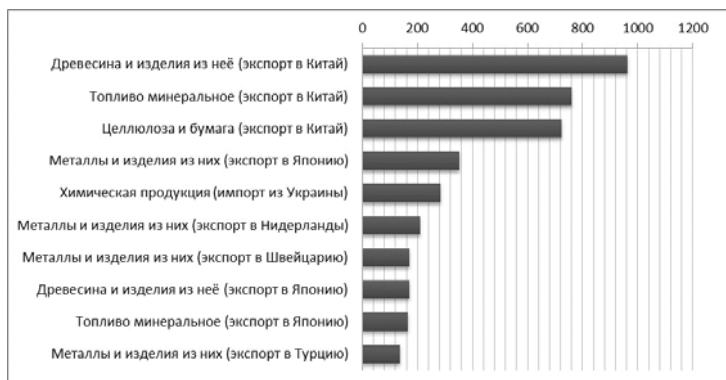


Рис. 1. Крупнейшие импортно-экспортные потоки Иркутской области по кодам ТН ВЭД и странам (в тыс. долл. США) в 2016 г.

Если минеральные продукты после строительства трубопроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан и открытия в 2016 г. крупнейших нефтяных месторождений в основном направляются трубопроводным путём, то алюминий, продукция лесной и целлюлозной промышленности – железнодорожным. Возможное увеличение пропускной способности Транссибирской магистрали и строительство новых транспортных коридоров при сохранении современных тенденций вызовет ещё больший рост вырубки (в том числе нелегальной) и вывоза леса, угля и необработанной руды из Иркутской области и усилит её экспортно-сырьевую специализацию, пагубно сказывающуюся на социально-экономическом и экологическом состоянии региона. В связи с этим представляется очевидным, что строительство транспортных коридоров для Сибири бессмысленно без создания реальных промышленных производств на территории самой Сибири. При инвестициях в 6 млн руб. в предприятие, занимающееся логистикой и таможенным оформлением лесоматериалов в Китай, его доходность составляет от 500 тыс. до 3 млн руб. Это означает, что средняя окупаемость таких пред-

приятый крайне быстра и составляет от двух месяцев до года. Примечательно, что в Монголии также существует мнение, что этот коридор является способом выкачивания ресурсов в Китай, а не возможностью для развития своей территории [15].

Наиболее эффективным проектом развития промышленной базы в Приангарье является «Новый Ангарстрой», заложенный ещё классиками экономической географии Н. Н. Колосовским и ныне разрабатываемый в Институте географии им. В. Б. Сочавы СО РАН [8]. Его ключевой частью является организация крупнейшего металлургического производства общероссийского масштаба, включающего высококачественную чёрную металлургию полного цикла и титаномагниеую промышленность, вплоть до создания производств конечной продукции. Основными пунктами проекта являются разработка крупнейших месторождений Байкальского региона – Чинейского и Малотагульского (ванадийсодержащих титаномагнетитовых руд), Удоканского (медного), Савинского (магниевого), Сыннырского (сынныритов), Ковыктинского (газоконденсатного); строительство крупных ГОКов – Чинейского, Малотагульского, Савинского и строительство металлургических заводов в Усть-Куте, Железногорске-Илимском и Тайшете. Главной выпускаемой продукцией является губчатое железо (продукт восстановления руды газом), а также качественная сталь, прокат и стальная продукция. Спрос в КНР на качественную металлургическую продукцию может быть оценён в 10 млн т в год и более. Вопросы методов и источников реализации проекта подробно рассмотрены в работах А. Ф. Никольского [8].

На карте мы можем видеть, что линии экономического коридора практически напрямую подходят к основным объектам «Нового Ангарстроя» и Иркутская область становится непосредственным участником ЭПШП. Одной из необходимых железнодорожных веток при реализации проекта «Новый Ангарстрой» является маршрут Могзон – Новый Уоян, запланированный ещё в советское время. В 1980-х гг. было проложено 20 км пути, затем за недостатком финансирования строительство прекратилось. Несмотря на то что эта ветка запланирована к сооружению до 2030 г. согласно транспортной стратегии РФ, строительство её до сих пор не началось, и инвесторов на реализацию этого проекта нет. Главной проблемой отсутствия заинтересованности в её строительстве является высокая протяжённость (около 700 км), из-за чего и высокая стоимость проекта, отсутствие подтверждённых грузовых потоков, в том числе и транзитных. Основной грузовой базой для этой ветки называется Озёрное месторождение полиметаллических руд и транзит грузов из Китая в Европу через БАМ [4]. С разработкой Чинейского, Удоканского и Сыннырского месторождений, строительством металлургических комбинатов в Усть-Куте и Железногорске-Илимском и включением этой ветки в проект ЭПШП решаются многие вопросы строительства магистрали, в том числе и вопрос рентабельности. Для Усть-Кута сокращение расстояния составит около 1000 км, но для транзита в европейскую часть страны произойдёт увеличение на 400 км по сравнению с Транссибом. Экономическое расстояние в данном случае может быть ещё выше,

если данная ветка будет однопутной, как заложено в её проекте на данный момент, и не будет проведена электрификации путей. Это зависит от уровня финансирования проекта, которое также может быть решено за счёт инструментов реализации концепции ЭПШП.

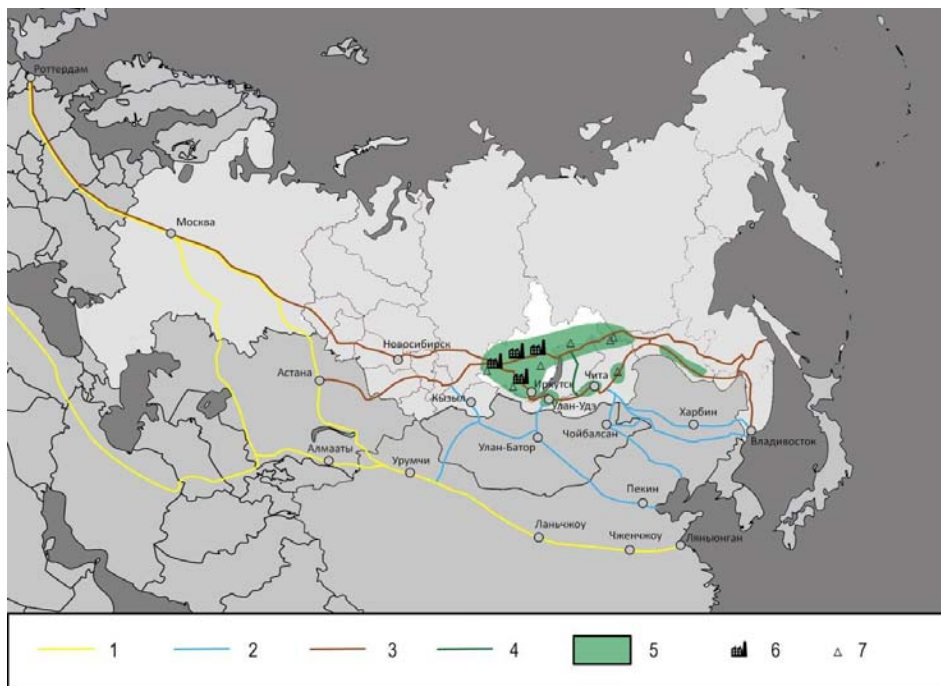


Рис. 2. Основные объекты концепции «Экономический пояс Шёлкового пути» и проекта «Новый Ангарстрой»

1 – маршруты основных ходов «Экономического пояса Шёлкового пути» (южный, центральный, северный), 2 – маршруты, включённые в программу создания экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» (как действующие сейчас, так и недействующие), 3 – существующие маршруты транспортных коридоров (Транссибирская магистраль с продолжением в Европу, Байкало-Амурская магистраль, Южно-Сибирская магистраль), 4 – планируемая ветка Могзон – Новый Уоян, 5 – зона развития проекта «Новый Ангарстрой», 6 – основные планируемые металлургические заводы по проекту «Новый Ангарстрой» (Усть-Кутский, Илимский, Тайшетский, Зиминский), 7 – основные месторождения полезных ископаемых, планируемые к разработке по проекту «Новый Ангарстрой» (Савинское, Чинейское, Малотагульское, Сыннырское, Сакунское, Удаканское)

В финансовой сфере Иркутской области предоставляются шансы на реализацию крупных проектов с международным участием благодаря учреждению Фонда Шёлкового пути, наибольший пай которого внесён КНР. Основной задачей деятельности организации объявлены вложения в крупномасштабные проекты в странах, расположенных вдоль Экономического пояса Шёлкового пути и Морского шелкового пути. Средства должны направляться на инфраструктуру, разработку месторождений природных ископаемых, обеспечивать сбыт китайской высокотехнологичной продукции [1]. По заявлениям руководства фонда, организация будет вкладывать средства лишь в те проекты, которые гарантируют возврат денежных

средств в средне- и долгосрочной перспективе. На территории России фонд успел поучаствовать в нескольких проектах. Так, например, профинансировал скупку китайской компанией CNTC акций Pirelli, в результате чего под контроль КНР перешли Кировский и Воронежский шинные заводы, и участвовал в российском проекте «Ямал СПГ», приобретя часть акций у «НО-ВАТЭК» [7]. В 2017 г. также была куплена 10%-ная доля акций крупнейшего в России нефтехимического холдинга «Сибур» [11]. Китайские компании готовы вкладывать инвестиции не только в добывающие предприятия, но и в сферу переработки, что подтверждается сотрудничеством Иркутской нефтяной компании с китайскими инвесторами [6]. Вопрос разработки перспективных месторождений полезных ископаемых в Иркутской области и перерабатывающих предприятий, таким образом, может быть эффективно решен за счёт Фонда Шёлкового пути, так как они не относятся к быстроокупаемым и подходят под цели фонда. Важно удерживаться от экспорта необработанного сырья напрямую в Китай, а необходимо перерабатывать его на месте. Большую роль в этих процессах играет желание местных добывающих и обрабатывающих компаний сотрудничать с потенциальными китайскими инвесторами, но важно понимать, что посредством Фонда Китай продвигает интересы своих компаний, а не преследует цели развития сопредельных территорий. Следует удерживаться от полных продаж иностранным инвесторам предприятий и прав на разработку месторождений, чтобы избежать попадания региональной экономики в зависимость от иностранных капиталов, что негативно сказывается на периферийных территориях, как было доказано нами на примере аргентинской Патагонии [14]. Китайские учёные под проектом ЭПШП подразумевают прежде всего развитие производственных мощностей центральных и западных областей Китая и формирование новых рынков сбыта [10], поэтому основой реализации концепции ЭПШП в России должно являться получение выгоды непосредственно для населения Сибири.

Заключение. Создание новых транспортных путей по концепции ЭПШП, увеличение пропускной способности и удешевление перевозок железнодорожным транспортом может закрепить за Иркутской областью роль сырьевого придатка и способствовать увеличению вывоза сибирского леса на экспорт. Реализация концепций транспортных коридоров должна быть увязана с проектами промышленного освоения для получения большей выгоды для Иркутской области. Одним из таких проектов является «Новый Ангарстрой», который позволит превратить Иркутскую область в крупнейший индустриальный центр и ослабит экспортно-сырьевое направление её развития. Строительство железнодорожной ветки Могзон – Новый Уоян должно быть вписано в проект ЭПШП и дать толчок полноценному освоению зоны БАМа. Основные объекты обеих концепций обладают взаимодополняемостью и переформируют позиционирование Сибири как исключительно сырьевого придатка.

Список литературы

1. Балакин В. И. Фонд Шёлкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций: перспективы становления // Стратегия экономического пояса Шёлкового пути и роль ШОС в её реализации : материалы круглого стола (ИДВ РАН, 16 марта 2016 г.). М., 2016. С. 4–9.
2. Батомункуев В. С., Дун С., Лубсанова Н. Б. Исследование возможности строительства высокоскоростной железной дороги Китай – Монголия – Россия и ее воздействия на трансграничную территорию // Вестн. Бурят. гос. ун-та. Экономика и менеджмент. 2017. № 2. С. 35–39.
3. Безруков Л. А. Транссиб и Шёлковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие // ЭКО. 2016. № 7. С. 21–36.
4. Ветку Могзон – Новый Уоян будут сооружать только при наличии грузовой базы [Электронный ресурс] // Гудок. URL: <http://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1381740> (дата обращения: 05.09.2018).
5. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете (полный текст) [Электронный ресурс] // Посольство Китайской Народной Республике в Республике Казахстан. URL: kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm (дата обращения: 05.09.2018).
6. ИНК и китайская компания создадут совместное предприятие в сфере газопереработки [Электронный ресурс] // IrkutskMedia. URL: https://irkutskmedia.ru/news/713349/?utm_source=rss&utm_medium=news_title&utm_campaign= (дата обращения: 5.09.2018).
7. Мордвинова А. Э. Фонд Шёлкового пути: результаты первого года работы [Электронный ресурс] // Рос. ин-т стратег. исслед. : сайт. URL: <https://riss.ru/analitics/26095/> (дата обращения: 5.09.2018).
8. Никольский А. Ф. «Новый Ангарстрой» как ключевой проект будущей индустриализации в России // География и природ. ресурсы. 2017. № 4. С. 143–153.
9. Основные задачи обоснования роли и функций Иркутской области в деле формирования взаимовыгодной интеграции экономик России и Китая / Л. А. Безруков, В. И. Блануца, А. Ф. Никольский, М. А. Тараканов, А. Н. Фаргышев, Е. А. Шерин // Актуальные проблемы науки Прибайкалья / отв. ред. И. В. Бычков, А. Л. Казаков. Иркутск : Изд-во Ин-та географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, 2017. Вып. 2. С. 26–31.
10. Пивоваров Д. А. Экономический пояс Шёлкового пути как инновационный механизм безопасного регионального развития: взгляд китайских учёных // Региональное измерение российско-китайского сотрудничества и взаимодействия в контексте Экономического пояса Шёлкового пути : материалы XIV Междунар. науч.-практ. конф. / отв. ред. Н. Ю. Гусевская. Чита : ЗабГУ, 2016. С. 46–52.
11. Представитель Фонда Шёлкового Пути вошёл в совет директоров «Сибура» [Электронный ресурс] // РБК. 2.05.2017. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/59085d6a9a7947c6df35a8f2> (дата обращения: 5.09.2018).
12. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шёлкового пути и морского Шёлкового пути XXI века // Россия и АТР. 2015. № 3. С. 255–270.
13. Программа создания экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» [Электронный ресурс] // М-во торговли и пром. Респ. Бурятия : офиц. сайт. URL: <https://minpromtorg.govrb.ru/rus-ch-mn.pdf> (дата обращения: 5.09.2018).
14. Фаргышев А. Н. Региональная политика государств в отношении ресурсоориентированных периферийных территорий: опыт Аргентины в отношении Патагонии в сравнении с политикой России по отношению к Сибири // Вестн. Кемеров. гос. ун-та. Сер. Политические, социологические и экономические науки. 2017. № 3 (5). С. 14–18.
15. Otgonsuren B. Mongolia – China – Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation // Erina Report. 2015. N 127. P. 3–6.

Irkutsk Region in the Conception «Silk Road» Economic Belt

A. N. Fartyshev

V. B. Sochava Institute of Geography SB RAS, Irkutsk

Abstract. The paper analyses the contemporary state, potential benefits and advantages of embedding Irkutsk region in the conception “Silk Road Economic Belt”. The author has found that the Irkutsk region has a poor relation to this project so far, but it has the perspective to raise commodity turnover with nearby countries. The increase in throughput capacity of transport routes and building new highways can strengthen the export-resource role of the Irkutsk region; it will increase the logging amount and the export of raw materials to China, particularly if there is no massive investment to industry and manufacturing. The author has proved that the realization of the conception Silk Road Economic Belt will be effective in conjunction with the project “*Novy Angarstroy*” which involves creating metallurgical and metal-working industry and machinery manufacturing in the Irkutsk region using undeveloped reserves of the Baikal-Amur Mainline. The project of the “China – Mongolia – Russia” transport corridor, being a part of Silk Road Economic Belt, should include the *Mogzon – Novy Uoyan* railroad to involve north territories of the Irkutsk region into transportation of export products reducing the distance. The Silk Road Fund, founded within the Silk Road Economic Belt concept, can be effectively used to provide investments in medium-term and long-term projects in the Irkutsk region, such as building infrastructure, resource development and industry.

Keywords: *Novy Angarstroy*, transport corridor, economic development of Siberia, Baikal-Amir Mainline, Silk Road Fund, regional development, geo-economics, Russian-Chinese relations.

For citation: Fartyshev A. N. Irkutsk Region in the Conception «Silk Road» Economic Belt. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series Political Science and Religion Studies*, 2018, vol. 26, pp. 37-45. <https://doi.org/10.26516/2073-3380.2018.26.37> (in Russian)

References

1. Balakin V.I. *Fond Shelkovogo puti, Aziatskiy bank infrastrukturykh investitsiy: perspektivy stanovleniya* [Silk Road Fund, Asian bank of infrastructural investment: perspectives of becoming]. *Strategiya ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti i rol' SHOS v ee realizatsii: materialy kruglogo stola (16 marta 2016 g.)* [Strategy of Economic Belt Silk Road and role of SCO in its realization: round table materials. 16 March 2016]. Moscow, Institute of Far East Publ., 2016, pp. 4-9. (in Russian)
2. Batomunkuev V.S., Dun S., Lubsanova N.B. *Issledovanie vozmozhnosti stroitel'stva vysokoskorostnoy zheleznoy dorogi Kitay – Mongoliya – Rossiya i ee vozdeystviya na transgranichnyuyu territoriyu* [Investigation of the Possibility for Constructing China-Mongolia-Russia High-Speed Railway and its Impact on the Transboundary Territory]. *The Bulletin of the Buryat State University. Economics and management*, 2017, vol. 2, pp. 35-39. (in Russian)
3. Bezrukov L.A. *Transsib i Shelkovyy put': global'naya infrastruktura i regional'noe razvitie* [Transsib and Silk Road: global infrastructure and regional development]. *ECO*, 2016, vol. 7, pp. 21-36. (in Russian)
4. *Vetku Mogzon – Novyy Uoyan budut sooruzhat' tol'ko pri nalichii gruzovoy bazy* [Railroad Mogzon-Novyy Uoyan will be constructed only in presence of cargo base]. Available at: <http://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1381740> (date of access: 05.09.2018). (in Russian)
5. *Vystuplenie Predsedatelya KNR Si TSzin'pina v Nazarbaev Universitete (polnyy tekst)* [The speech of chairman of the CPR Xi Jinping in Nazarbaev Institute]. Available at: <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/t1077192.htm> (date of access: 05.09.2018). (in Russian)
6. *INK i kitayskaya kompaniya sozdadut sovmestnoe predpriyatie v sfere gazopererabotki* [IOC and chinese company will create the joint gas processing venture]. Available at: https://irkutskmedia.ru/news/713349/?utm_source=rss&utm_medium=news_title&utm_campaign (date of access: 05.09.2018). (in Russian)

7. Mordvinova A.E. *Fond Shelkovogo puti: rezul'taty pervogo goda raboty* [Silk Road Fund: results of first year working]. Available at: <https://riss.ru/analytics/26095/> (date of access: 05.09.2018). (in Russian)

8. Nikol'skiy A.F. «Noviy Angarstroy» kak klyuchevoj proekt budushchey industrializatsii v Rossii [“Noviy Angarstroy” as the key of future industrialization in Russia]. *Geography and natural resources*, 2017, vol. 4, pp. 143-153. (in Russian)

9. Bezrukov L.A., Blanutsa V.I., Nikol'skiy A.F., Tarakanov M.A., Fartyshev A.N., Sherin E.A. *Osnovnye zadachi obosnovaniya roli i funktsiy Irkutskoy oblasti v dele formirovaniya vzaimovyygodnoy integratsii ekonomik Rossii i Kitaya* [The main tasks of justification of roles and functions of Irkutsk region in the deal of formation beneficial integration of chinese and russian economies]. *Aktual'nye problemy nauki Pribaykal'ya* [Actual issues of Science of Pribaikal'ye]. Ed. by I.V. Bychkov, A.L. Kazakov. Irkutsk, Institute of geography V.B. Sochava SB RAN Publ., 2017, vol. 2, pp. 26-31. (in Russian)

10. Pivovarov D.A. *Ekonomicheskii poyas Shelkovogo puti kak innovatsionnyy mekhanizm bezopasnogo regional'nogo razvitiya: vzglyad kitayskikh uchenykh* [Economic belt Silk Road as the innovation mechanism of secure regional development: a sight of Chinese researchers]. *Regional'noe izmerenie rossiysko-kitayskogo sotrudnichestva i vzaimodeystviya v kontekste ekonomicheskogo poyasa shelkovogo puti. Sbornik statey XIV Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Regional measurement of Russian-Chinese cooperation and interaction in the context of Economic belt Silk Road: Proc. of the XIV International Conference]. Ed. by N.Yu. Gusevskaya. Chita, Zabaikal St. Univ. Publ., 2016, pp. 46-52. (in Russian)

11. *Predstavitel' Fonda Shelkovogo Puti voshel v sovet direktorov «Sibura»* [The Member of Silk Road Fund entered in board of directors of “Sibur”]. Available at: <https://www.rbc.ru/rbcfree-news/59085d6a9a7947c6df35a8f2> (date of access: 05.09.2018). (in Russian)

12. *Prekrasnye perspektivy i prakticheskie deystviya po sovmestnomu sozdaniyu ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti i morskogo Shelkovogo puti XXI veka* [Splendid outlooks and practical measures on joint creation of the Silk Route Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Route]. *Russia and APR*, 2015, vol. 3, pp. 255-270. (in Russian)

13. *Programma sozdaniya ekonomicheskogo koridora «Kitay – Mongoliya – Rossiya»* [Program of creating of economic corridor “China – Mingolia – Russia”] Available at: <https://minpromtorg.govrb.ru/rus-ch-mn.pdf> (date of access: 05.09.2018). (in Russian)

14. Fartyshev A.N. *Regional'naya politika gosudarstv v otnoshenii resurso-orientirovannykh periferiyinykh territoriy: opyt Argentiny v otnoshenii Patagonii v sravnenii s politikoy Rossii po otnosheniyu k Sibiri* [Regional policy of the states towards their resource-oriented peripheries: experience of Argentina in the development of Patagonia in comparison with the Russian policy towards Siberia]. *The Bulletin of Kemerovo State University. Series: Political, Sociological and Economic sciences*, 2017, no 3(5), pp. 14-18. (in Russian)

15. Otgonsuren B. Mongolia – China – Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation. *Erina Report*, 2015, vol. 127, pp. 3-6.

Фартышев Арсений Николаевич
ведущий инженер, лаборатория георесурс-
соведения и политической географии
Институт географии им. В. Б. Сочавы
СО РАН
Российская Федерация, 664033,
г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1
тел.: 8(950)0770597
e-mail: fartyshev.an@gmail.com

Fartyshev Arseniy Nikolaevich
Lead Engineer, Laboratory of Geo-Recourse
Studies and Political Geography
Institute of Geography V. B. Sochava SB RAS
1, Ulan-Batorskaya st., Irkutsk, 664033,
Russian Federation
tel.: 8(950)0770597
e-mail: fartyshev.an@gmail.com

Дата поступления: 08.09.2018

Received: September, 08, 2018